

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2017/2018



TII

**A SEGURANÇA MARÍTIMA NA UNIÃO EUROPEIA, CONTRIBUTOS
DE PORTUGAL**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

Vitor Bruno Campos Cavaleiro
PRIMEIRO – TENENTE, M



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A SEGURANÇA MARÍTIMA NA UNIÃO EUROPEIA,
CONTRIBUTOS DE PORTUGAL

PRIMEIRO – TENENTE, M Vitor Bruno Campos Cavaleiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS – M

Pedrouços 2018



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A SEGURANÇA MARÍTIMA NA UNIÃO EUROPEIA,
CONTRIBUTOS DE PORTUGAL

PRIMEIRO – TENENTE, M Vitor Bruno Campos Cavaleiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS - M

Orientador: Capitão-de-fragata, José João Sequeira Ramos Rodrigues Pedra

Coorientador: Capitão-de-fragata, José Alberto Rosário dos Santos
Gonçalves

Pedrouços 2018



Declaração de compromisso Anti plágio

Eu, Vitor Bruno Campos Cavaleiro, declaro por minha honra que o documento intitulado **A SEGURANÇA MARÍTIMA NA UNIÃO EUROPEIA, CONTRIBUTOS DE PORTUGAL** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do **CPOS-M** 2017/18 no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **18 de maio de 2018**

Vitor Bruno Campos Cavaleiro



Agradecimentos

Gostaria, antes de mais, de agradecer ao meu orientador, o Comandante Rodrigues Pedra, que, através da sua orientação e experiência, me ajudou a levar este trabalho a bom porto.

À Dra. Paula Madeira, ao Coronel Paradelo e ao Comandante Pereira da Silva, cujos contributos valiosos em muito ajudaram a valorizar este estudo.

E um agradecimento especial à minha mulher Sandra e ao meu filho Dinis, que me apoiaram durante esta caminhada.



Índice

Introdução.....	1
1. O conceito de segurança marítima na atualidade.....	5
1.1. O papel dos oceanos no mundo	5
1.2. A problemática da segurança marítima – evolução do conceito	6
1.3. Definição de segurança marítima – do <i>sea power</i> de Mahan à atualidade	7
2. A segurança marítima na União Europeia	10
2.1. Caraterização da segurança marítima na UE (Implicações Regionais e Internacionais)	10
2.2. A implementação da segurança marítima na UE.....	15
2.3. Síntese Conclusiva.....	17
3. O papel de Portugal na segurança marítima na União Europeia	19
3.1. A Marinha Portuguesa	19
3.2. A Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN).....	20
3.3. A Direção-Geral da Política do Mar (DGPM).....	21
3.4. Síntese Conclusiva.....	23
Conclusões.....	24
Bibliografia.....	26

Índice de Anexos

Anexo A —	Non-Paper de 14 de fevereiro de 2014 da DGPDN.....	Anx A-1
Anexo B —	Apontamento sobre a EMSUE do Ministério da Defesa Nacional..	Anx B-1

Índice de Quadros

Quadro 1 – Esquema do Objeto, Objetivos e Questões de Investigação.....	3
Quadro 2 – Documentos Enquadrantes da Segurança Marítima na UE.....	18
Quadro 3 - Contributos de Portugal para a Segurança Marítima na UE	23



Resumo

Em 2014, a União Europeia (UE) divulgou a sua Estratégia para a Segurança Marítima, relançando, para a esfera securitária, a temática da segurança marítima.

Esta temática, embora atual e de extrema importância, não possui uma definição consensual entre os atores que dela usufruem ou poderão usufruir. É sim consensual a vital importância dos oceanos e mares, sendo através deles atingido o bem-estar social, económico e ambiental. Assim, torna-se necessário envidar esforços e tomar as medidas necessárias para garantir a proteção dos mares e oceanos bem como das populações que vivem em torno deles.

A UE, centrando-se na garantia da segurança marítima, criou diversas políticas e instrumentos, como a Diretiva estratégica marinha de 2008, a ESMUE, a EMSA, a FRONTEX e as operações ATALANTA e Sophia, entre outros. Com implicações a nível regional e internacional, fomentaram-se as relações entre os Estados-Membros da UE e outros atores internacionais.

Portugal, integra-se nesta temática, através da sua Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, bem como através de outras iniciativas, que asseguram a segurança marítima no espaço nacional e europeu, desenvolvidas pela Direção-Geral da Política e Defesa Nacional, da Direção-Geral da Política do Mar e da Marinha Portuguesa.

Palavras-chave

Segurança, Segurança Marítima, Estratégia Marítima, União Europeia, Mares e Oceanos, Portugal



Abstract

In 2014 the European Union (EU) released its strategy for maritime security, relaunching the issue of maritime security.

This theme, although present and of utmost importance is still something whose definition of the concept is not consensual between the actors who use it or can use it. It is consensual, that the oceans and seas are vitally important and that it will be through them that social, economic and environmental well-being can be achieved. Thus, it is necessary to make efforts and take the necessary measures to ensure the protection of the seas and oceans as well as the populations that live around them.

The EU has created various policies and instruments, such as the marine strategic policy of 2008, MSSEU, EMSA, FRONTEX and Operations ATALANTA and Sophia, among others. With implications at regional and international level, relations between EU Member States and other international actors were fostered.

Portugal is part of this theme, through its national strategy for the Sea 2013-2020, as well as through the various collaborations and actions, which ensure maritime safety in the national and European Space, the Directorate-General for National Policy and Defence, Directorate-General for the Policy of the Sea and the Portuguese Navy.

Keywords

Security, Maritime security, Maritime strategy, European Union, Seas and Oceans, Portugal



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

CISE	Common Information and Sharing Environment
CRIMGO	Critical Maritime Routes Gulf of Guinea
DGPDN	Direção-Geral de Política e Defesa Nacional
DGPM	Direção-Geral da Política do Mar
EDA	European Defence Agency
EES	Estratégia Europeia de Segurança
EGSE	Estratégia Global para a Segurança Europeia
EMSA	Agência Europeia para a Segurança Marítima
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
ESI	Estratégia de Segurança Interna
ESMUE	Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia
EUA	Estados Unidos da América
EUNAVFOR	European Union Naval Force
EUROSUR	European Border Surveillance System
FRONTEX	Agência Europeia de Guarda de Fronteiras e Costeira
IMO	International Maritime Organization
LOMAR	Lei-Orgânica da Marinha
LRIT	Long-Range Identification and Tracking
MARSUR	Maritime Surveillance
MP	Marinha Portuguesa
MSP	Maritime Spatial Planning
MSSEU	Maritime Security Strategy European Union
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NCAGS	Naval Cooperation and Guidance for Shipping
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
ONU	Organização das Nações Unidas
PCSD	Política Comum de Segurança e Defesa
PIB	Produto Interno Bruto
PMI	Política Marítima Integrada
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada



RU	Reino Unido
UA	União Africana
UAV	Unmanned Air Vehicle
UE	União Europeia
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UUV	Unmanned Underwater Vehicle
WFP	World Food Programme
WMD	Weapons of Mass Destruction



Introdução

Justificação do tema

Na União Europeia (UE), a segurança marítima faz parte da agenda política, conforme revelado pela adoção, em 2014, da Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (ESMUE) e de outras iniciativas de natureza política, ambiental, económica e militar que colocam os oceanos e a sua exploração no centro das preocupações europeias. Concretamente, Portugal tem sido um dos Estados-Membros da UE a acompanhar de perto e a contribuir para a construção da segurança no mar em múltiplas dimensões.

Apesar de debatido em vários artigos de opinião, relativos ao mar ou à segurança e das referências à insegurança no mar, explanadas em agendas políticas de diversos estados e trabalhos de investigação, são raros os estudos com enfoque na segurança marítima na UE. Igualmente, poucas são as referências aos contributos de Portugal para este assunto de vital importância para um Estado costeiro.

Atualmente, é um conceito e uma problemática à qual as grandes potências estão a prestar atenção novamente. Segundo Pedra (2012), o assunto é debatido no mundo académico como fator de poder e desenvolvimento. As nações que assinaram a Convenção do Direito do Mar (UNCLOS) assumem responsabilidades na segurança marítima e boa governança dos mares (Feldt, Roell e Thiele, 2013).

Neste sentido, importa estudar o contexto, os atores e as iniciativas, que têm promovido o desenvolvimento multidisciplinar da segurança no mar na UE, bem como, o papel que Portugal tem desempenhado neste processo, em todas as perspetivas, apontando caminhos para o futuro.

Identificação do contexto e base conceitual

Dois terços das fronteiras da UE são costas e espaços marítimos: 23 dos seus 28 Estados têm orla costeira e a economia relacionada com o mar corresponde a 40% do PIB europeu (EUROCID, 2015). O espaço marítimo e a sua segurança são, portanto, uma das preocupações da UE, não apenas no território sob sua jurisdição, mas também nas regiões de interesse geoestratégico. Atualmente, a globalização faz-se sentir através do mar, designadamente das linhas de comunicação marítimas, com o transporte marítimo a ser responsável por 90% do comércio externo europeu (Comissão Europeia, 2016).

A segurança marítima é, assim, um dos mais recentes “chavões” das relações internacionais. Os principais atores (União Africana (UA), UE, *International Maritime Organization* (IMO), *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), Estados Unidos da



América (EUA), Reino Unido (RU)) começaram a incluir a segurança marítima na sua agenda ou a reformular a sua área de atuação relativamente a este tema (Bueger, 2014).

Em 2014, o RU, a UE e a UA lançaram as suas estratégias de segurança marítima. A NATO incluiu, em 2011, na sua Estratégia da Aliança Marítima, a segurança marítima como um dos seus objetivos e os EUA foram pioneiros, quando, em 2004, promulgaram a sua Política de Segurança Marítima. Igualmente, a segurança marítima integra a lista de tarefas do *Maritime Safety Committee* da IMO (Bueger, 2014).

Na atualidade, o conceito de segurança marítima surge associado ao combate contra o terrorismo (pós 11 de setembro 2001), à pirataria no golfo de Áden e no corno de África (2008-2011), bem como no mar da China e à imigração ilegal no Mediterrâneo.

Tais acontecimentos despertaram a consciência da maior parte dos países com interesses marítimos para a questão da segurança marítima e, em especial, para a liberdade de circulação nos oceanos a qual deverá ser mantida para salvaguarda da livre circulação de bens e de pessoas.

Portugal enquadra-se neste contexto de segurança marítima, não só por razões históricas e culturais, mas também como um dos Estados-Membros com maior contribuição para o desenvolvimento da segurança marítima na UE, pelas participações em ações de combate à pirataria (missão ATALANTA), combate à imigração ilegal no Mediterrâneo (FRONTEX), criação de um ambiente comum de partilha de informação (*Common Information Sharing Environment* – CISE) com a participação no projeto EUCISE 2020, bem como pelos protocolos celebrados com os EUA e os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (nomeadamente Cabo Verde) para melhoria da busca e salvamento no mar através de cooperações bilaterais, entre outros (Comissão Europeia, 2017).

Objeto do estudo e sua delimitação

Este trabalho tem como objeto de estudo a Segurança Marítima na União Europeia.

Considerando a abrangência do tema proposto, a multiplicidade de abordagens que poderão ser feitas e do horizonte temporal disponível para a realização desta investigação, o estudo circunscreveu-se aos contributos da Marinha Portuguesa (MP), da Direção-Geral de Política e Defesa Nacional (DGPDN) e da Direção-Geral da Política do Mar (DGPM) para a Segurança Marítima na UE.

Objetivos e questões da investigação

O Objetivo Geral (OG) da investigação definiu-se como “Os contributos de Portugal para a Segurança Marítima na União Europeia”. Decorrente deste definiram-se Objetivos



Específicos (OE) e a Questão Central (QC), da qual decorrem as Questões Derivadas (QD) conforme Quadro 1.

Objeto Investigação	Objetivo Geral	Objetivos Específicos	Questão Central	Questões derivadas
A Segurança Marítima na União Europeia.	Identificar os contributos de Portugal para a Segurança Marítima na União Europeia	OE1 - Analisar o conceito de segurança marítima na atualidade.	QC - Quais são os contributos de Portugal para a segurança marítima na União Europeia?	QD1 - Como se define o conceito de segurança marítima na atualidade?
		OE2 - Descrever o estado da arte da segurança marítima da União Europeia.		QD2 - Como é que se caracteriza a segurança marítima na União Europeia e quais as suas implicações regionais e internacionais?
		OE3 - Identificar o papel que Portugal tem desempenhado no âmbito da segurança marítima na União Europeia.		QD3 - De que forma a MP, a DGPDN e a DGPM têm contribuído para a segurança marítima na UE?

Quadro 1 – Esquema do Objeto, Objetivos e Questões de Investigação

Fonte: Autor, 2018

Resumo da metodologia e percurso metodológico

Para a estruturação e desenvolvimento desta investigação, utilizou-se o método indutivo, tendo-se definido uma estratégia de investigação qualitativa, com um desenho de pesquisa do tipo Estudo de Caso, procurando recolher informação detalhada sobre a unidade de estudo, descrevendo de forma rigorosa a unidade de observação. (Santos, et al., 2016).

Decorrente da adoção da estratégia anteriormente indicada, o trabalho dividiu-se em três fases:

A primeira fase, a fase de exploração, destinou-se à revisão de literatura de forma a conhecer o “estado da arte” e definir corretamente o objeto de estudo.

Resultante deste, estabeleceram-se os OG e OE que concorrem para a definição da QC e QD, e definiram-se os conceitos estruturantes para a investigação.

Na segunda fase, denominada analítica, efetuou-se a recolha de dados. Esta recolha seguiu duas técnicas, entrevistas a especialistas de reconhecido mérito e pesquisa documental, para observação cuidada do objeto de estudo, e analisar as informações recolhidas nessa observação confrontando-as com as questões identificadas (Santos, et al.,



2016). Consideraram-se adequados estes métodos de recolha e tratamento de dados, esperando-se conseguir produzir informação em quantidade e qualidade suficiente para a investigação (Santos, et al., 2016). Como entrevistados, seleccionaram-se as seguintes personalidades de instituições nacionais, com responsabilidades na decisão e implementação da segurança marítima:

- Dra. Paula Madeira, Chefe da Divisão de Programação e Planeamento da Direção-Geral da Política do Mar (DGPM);
- Coronel Crispim Paradelo, assessor da Direção de Serviços de Planeamento Estratégico de Defesa, da Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN);
- Capitão-de-fragata Pereira da Silva, Diretor do Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais (CADOP) do Comando Naval.

Por último, e considerando o conhecimento produzido até esta fase, extraíram-se as conclusões, identificando os contributos de Portugal para a segurança marítima na UE.

Organização do estudo

Este estudo será organizado em três capítulos, adicionalmente à introdução e conclusões. No primeiro capítulo, efetuou-se a análise do conceito da segurança marítima na atualidade e do papel dos oceanos no mundo, de forma a definir-se um conceito de segurança marítima, respondendo à QD1. No segundo capítulo, caracterizou-se a segurança marítima na UE e as suas implicações regionais e internacionais, descrevendo o estado da arte da segurança marítima na UE e dando resposta à QD2. No terceiro e último capítulo, identificou-se o papel desempenhado por Portugal na segurança marítima da UE, nomeadamente através dos contributos da MP, da DGPM e DGPDN, permitindo responder à QD3.



1. O conceito de segurança marítima na atualidade

1.1. O papel dos oceanos no mundo

É comumente aceite que os oceanos compreendem mais de 70% da superfície terrestre, que através deles é transportada cerca de 50% da produção de nível primário e que suportam a maior biodiversidade do planeta. É através deles que se regulam as trocas de calor do planeta, influenciando os sistemas climáticos, e são eles que nos fornecem recursos vivos e não vivos, desde o pescado aos recursos minerais e energias renováveis. Desempenham igualmente um papel social e económico, proporcionando um meio através do qual bens, pessoas e serviços se deslocam. Assim, infere-se que a via marítima e os oceanos são algo que é pretensão de todos e que todos deles devem poder usufruir.

Contudo, vários atores, incluindo os Estados, reclamam, de várias formas, pretensões de posse sobre uma ou outra parte dos oceanos. Para que sejam legitimadas essas pretensões, foram e vão sendo criadas regras e regulamentos aceites ou não aceites pelos vários atores envolvidos.

Verifica-se, assim, que a vontade dos Estados para governar os oceanos e controlar o domínio marítimo criou várias camadas de interações humanas, sociais e políticas relacionadas com, e dentro, dos oceanos. Os Estados representam o poder público e a estes são concedidos, ou reivindicam, os direitos e as responsabilidades de orientar, restringir, monitorizar, controlar e reprimir as atividades humanas no mar.

Como exemplo, o comércio por via marítima atingiu 10,3 biliões de toneladas em 2016, sendo que, nesse ano, a Ásia foi a região com mais transações por via marítima (carregaram-se cerca de 4,1 biliões de toneladas de mercadorias e 6,3 biliões foram descarregadas em portos asiáticos), 61% de todas as mercadorias entregues por via marítima foram descarregadas em portos asiáticos (UNCTAD, 2017). Contrariamente à Ásia, na Oceânia, na América Latina e em África exportam-se mais produtos do que se importam, verificando-se na Europa e América do Norte o mesmo padrão que na Ásia: maior entrada de mercadorias por via marítima do que saída. Ou seja, nos países mais desenvolvidos existe um forte incremento do comércio por via marítima (UNCTAD, 2017).

Os Oceanos são assim um objeto com um papel de relevo na afirmação de soberania dos estados e dos seus interesses bem como nos de outros atores não estatais.



1.2. A problemática da segurança marítima – evolução do conceito

Para compreender o conceito de segurança marítima, primariamente, analisou-se como se define genericamente segurança e como este conceito se difunde nas relações internacionais em geral.

No início do século XX, com o Realismo clássico, o conceito de Segurança traduzia a defesa de interesses nacionais, cuja preservação se conseguiria através de políticas definidas pelos Estados que assegurassem a própria sobrevivência (Barrinha, 2013).

Com a queda do Muro de Berlim (1989) e o fim da Guerra Fria (1991), surge uma nova abordagem do conceito de segurança: passa a englobar questões ambientais, a disseminação de doenças infecto contagiosas e as guerras pelos recursos estratégicos (como o petróleo), ou seja, incluem-se as ameaças não-militares. Estas alterações fazem com que o conceito passe a incidir sobre os indivíduos, mais do que sobre os Estados, originando o conceito Segurança Humana, que, segundo Xavier (2010, p.89), promove agendas para o desenvolvimento baseadas “na distribuição equitativa dos recursos, de modo a que os indivíduos se assumam como os verdadeiros protagonistas da erradicação da pobreza crónica ou na minimização do impacto social, das crises económicas e catástrofes naturais”.

Observa-se também que, nos primeiros anos do século atual, os ataques terroristas em Nova Iorque, Madrid e noutras cidades do mundo, levaram os Estados a empreenderem políticas de combate ao terrorismo internacional, apoiadas pela Organização das Nações Unidas (ONU), sendo uma das principais preocupações de segurança na atualidade, paralelamente à crescente preocupação com o desenvolvimento de armas de destruição em massa. O debate contemporâneo sobre segurança abrange temas mais tradicionais como produção, comércio e controlo de armas e desarmamento, bens de dupla-utilização, reconversão militar e novos tópicos como a manutenção da paz, prevenção de conflitos e segurança humana e ambiental (Geeraerts, Pauwels, & Remacle, 2006).

O conceito de Segurança passou assim a incluir novas dimensões, como a segurança humana, ambiental, económica e sanitária, passando pelas organizações criminosas e terroristas e englobando as ameaças do ciberespaço

Com estes pressupostos e segundo Bueger (2014), a segurança marítima será então um conceito que poderá englobar quatro conceitos essenciais: poder marítimo, segurança no mar (*marine safety*), economia azul e resiliência humana, concetualmente ligada ao conceito de Segurança (*security*). Ou seja, ainda que as teorias sobre segurança não foquem a parte



marítima, não devem dissociar-se da construção do conceito de segurança marítima, que assentará e evoluirá do próprio conceito de segurança.

Como distinguir então segurança (*security*) de segurança no mar (*marine safety*), já que a segurança marítima engloba a segurança no mar e a segurança *per si*? Embora na língua inglesa os conceitos sejam distintos, na língua portuguesa ao falar de segurança utiliza-se a mesma palavra para conceitos distintos, gerando assim, alguma confusão. A segurança no mar (*marine safety*) refere-se às regras e regulamentos para salvaguarda da vida humana no mar, segurança do material (navios seguros e fiáveis) e prevenção de acidentes no mar (proteção do ambiente marinho) (Bueger 2014). As preocupações de segurança no mar são fundamentais para a segurança marítima por envolverem interesses ambientais, culturais e económicos. Já a segurança (*security*) encontra-se ligada ao poder marítimo, à demonstração de força recorrendo aos meios militares, para proteger o domínio marítimo contra ameaças e atos ilegais intencionais (Pozo et al., 2010). Com a segurança aplicam-se medidas preventivas e responsivas, visando a aplicação da lei, quer como uma exigência civil, quer como militar e em que as operações de defesa são um requisito militar, neste caso requisito naval. A diferença crucial entre os dois conceitos será entre os riscos e perigos causados por ação humana e os que derivam de desastres naturais ou ações não intencionais (Feldt et al., 2013).

O conceito de segurança marítima terá assim evoluído, ao longo do tempo, como o produto das várias teorias de segurança e englobando a segurança humana, ambiental, económica e sanitária.

1.3. Definição de segurança marítima – do *sea power* de Mahan à atualidade

Conforme verificado anteriormente, as teorias sobre segurança não têm o seu foco principal no mar ou na segurança marítima, pelo que o conceito de segurança marítima, embora em voga na atualidade, esteja ainda largamente aberto a debate e que poucos conseguem definir.

Compreender o poder marítimo implica revisitar Alfred Mahan. Mahan (1890, cit. por Monteiro, 2013, p.4) definiu *sea power* como incluindo “não só a força militar embarcada, que comanda o mar ou qualquer parte dele pela força das armas, mas também o comércio e o transporte marítimo pacíficos, dos quais emana, natural e saudavelmente, a frota militar, de cuja segurança dependem”, constituindo-se como um conceito fundamental nos domínios da estratégia e relações internacionais (Monteiro, 2013). De outra forma, este conceito incorpora “o exercício do comando do mar decorrente da superioridade naval” e o “comércio



marítimo nas possessões ultramarinas e o acesso privilegiado aos mercados estrangeiros, do qual decorre a riqueza e a grandeza das nações” (Ribeiro, 2010, p. 480). Relacionados com este conceito surgem os de *maritime power* (“poder marítimo”) e *naval power* (“poder naval”) (Monteiro, 2013). *Naval power* designa os meios militares da marinha, incluindo quaisquer meios aéreos embarcados (Ribeiro, 2010). Mais abrangente, o conceito de *maritime power* integra não só os meios incluídos no *naval power* mas, igualmente, outras componentes armadas existentes no país (ex. Guarda Costeira, forças de fuzileiros, forças não navais) (Ribeiro, 2010). Segundo uma perspetiva integrativa destes três conceitos, o *sea power* será um conceito macro, onde se inclui o *maritime power* e elementos não armados do país. O *maritime power* será um conceito de nível intermédio, onde se inclui o *naval power*, conceito de nível micro.

Olhando os conceitos de Mahan à luz da evolução do conhecimento atual, vários autores contemporâneos apresentam definições para segurança marítima, conforme se enumera:

Para Rodrigues (2013, p.3), a segurança marítima: “(...) é uma variedade de interpretações que são função da caracterização geopolítica dos Estados e dos seus interesses, das suas ambições e das suas capacidades (...)”

Já segundo o Conselho da União Europeia (2014, p.3): “A segurança marítima é compreendida como uma condição do domínio marítimo global, em que o direito internacional e a legislação nacional são aplicadas, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, infraestruturas, transportes, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos.”

Na perspetiva de Klein (2011, p. 8), a segurança marítima: “(...) tem vários significados dependendo de quem está a utilizar o termo ou em que contexto está a ser usado.” Para Klein, a noção de segurança marítima relaciona-se com os interesses securitários dos Estados, abrangendo um maior número de ameaças do que o conceito de poder marítimo. A autora defende que não existe uma definição pura para segurança marítima, mas sim para as ameaças, conforme presente na UNCLOS (Klein, 2011).

Segundo a UNCLOS, são ameaças à segurança marítima:

“...pirataria e assalto à mão armada contra navios. Ataques terroristas contra instalações marítimas e transporte, sequestros, o contrabando de armas e perigosos resíduos, contrabando de migrantes e outros tráfico de seres humanos pelo mar, tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, pesca ilegal e descarga de resíduos tóxicos, a descarga ilegal de poluentes e outras violações das leis ambientais. As reivindicações pelos



Estados em matéria de espaço e dos recursos naturais nos oceanos, que muitas vezes resultam em disputas das fronteiras marítimas, que também podem levar a tensões entre Estados. (ONU, 2012a, p. 4).

Autores como Feldt e colaboradores (2013) distinguem a segurança marítima e defesa marítima. Para estes, a noção de segurança implica a combinação de medidas preventivas e de resposta para proteger o domínio marítimo contra ameaças e atos ilegais. Já a defesa marítima implica essa mesma combinação de medidas para proteção do domínio marítimo contra acidentes, limitando o seu efeito sobre o ambiente.

Segundo Kelly (2014), ex-Secretário do Departamento de Assuntos Político Militares dos EUA, atualmente, o conceito de segurança marítima inclui: “(...) igualmente, atividades públicas e privadas, às vezes com interesses diametralmente opostos. O domínio marítimo enfrenta ameaças de Estados-nação, terrorismo, pesca não regulamentada, fenómenos naturais e ambientais, migração em massa, e atividade criminosa organizada como o contrabando e a pirataria.”

Bueger (2017) propôs uma definição alternativa e relacional para segurança marítima, “...que se concentra em identificar as relações de segurança marítima com outros conceitos que lidam com a governação do espaço marítimo (...): poder marítimo, segurança no mar, a economia azul e a segurança humana das populações costeiras. Estes quatro conceitos são estabelecidos e apontam para diferentes desafios de governação marítima que pode ou não pode ser integrado em segurança marítima.”.

Pode, assim, considerar-se a segurança marítima como uma condição do domínio marítimo global, em que um ator internacional no mar exerce os seus poderes, protegendo o ambiente, os recursos marinhos, as fronteiras e a livre circulação de bens e pessoas por via marítima, usando todos os meios ao seu dispor para o efetuar.



2. A segurança marítima na União Europeia

2.1. Caraterização da segurança marítima na UE (Implicações Regionais e Internacionais)

“O mar importa (interessa)” (Conselho da UE, 2014) é o início do documento oficial da UE relativo à sua Estratégia de Segurança Marítima. Contudo, a estratégia para a segurança, e no caso particular, da segurança marítima, não se iniciou em 2014, podendo afirmar-se que teve início na criação da UE. A génese da UE baseou-se no incentivo à cooperação económica partindo do pressuposto de que a existência de relações comerciais entre os países os tornaria economicamente dependentes, reduzindo assim os riscos de conflitos. Inicialmente, surgiu a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, criada para evitar que a França e a Alemanha entrassem novamente em conflito, promovendo a solidariedade franco-alemã, pelo controlo das duas fontes de tensão, o carvão e o aço. Sucederam-lhe, posteriormente, a Comunidade Económica Europeia (designação usada de 1957, assinatura do Tratado de Roma, até 1993) e a UE, concretizada com o Tratado de Maastricht, as quais mantiveram o fator económico como a melhor forma para evitar os conflitos entre países. De uma união com objetivos económicos, a UE “evoluiu para uma organização com uma vasta gama de domínios de intervenção, desde o clima, o ambiente e a saúde até às relações externas e a segurança, passando pela justiça e a migração” (União Europeia, 2018a) (todos estes domínios ligados de uma maneira ou de outra à segurança).

A segurança na UE surge retratada em vários documentos da própria união, mas a segurança marítima só começa a surgir, como conceito para a UE, em meados de 2000 e posteriormente em 2014 e 2016. Para tal, atente-se no seguinte: a Estratégia Europeia de Segurança (EES) da UE, definida em 2003, praticamente não se refere ao domínio marítimo, com exceção da pirataria; em 2006 com o “livro verde” e, posteriormente, em 2007 com o “livro azul”, quando a UE estabeleceu a sua Política Marítima Integrada (PMI), é que se abordam genericamente, os conceitos de segurança marítima e de segurança no mar; e a Estratégia de Segurança Interna (ESI) de 2010 exclui, qualquer referência à realidade marítima.

Contudo, e reconhecendo a importância da segurança marítima, “Em junho de 2014, o Conselho Europeu adotou uma estratégia de segurança marítima para o domínio marítimo em geral, a fim de proporcionar um quadro comum às autoridades competentes nacionais e europeias que lhes permita assegurar o desenvolvimento coerente das suas políticas específicas e dar uma resposta europeia às ameaças e riscos marítimos” (Comissão Europeia,



2014b). Mais recentemente, em 2016, através da Estratégia Global para a Segurança Europeia (EGSE), a UE assume-se como “(...) prestadora mundial de segurança marítima (...)”, procurando, “(...) universalizar e implementar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, incluindo os seus mecanismos de resolução de litígios”, promovendo “(...)a conservação e utilização sustentável dos recursos marítimos, a diversidade biológica e o crescimento da economia azul, envidando esforços para colmatar as lacunas jurídicas e melhorar o conhecimento dos oceanos e a sensibilização para as zonas marítimas.” (Mogherini, 2016, p. 32).

Para melhor caracterizar a segurança marítima na UE, realizar-se-á uma breve análise dos quatro documentos emitidos pelo Conselho, pela Comissão e pelo Parlamento (nos quais assenta a segurança marítima na UE): a Diretiva sobre o Desenvolvimento de uma Estratégia Marítima, a PMI, o comunicado da Comissão sobre o Crescimento Azul e a ESMUE.

Estes documentos de alto nível, aprovados pelas estruturas de topo da UE, destinam-se a moldar a condução das atividades da União no mar, em várias capacidades e áreas funcionais e geográficas, abordando as dimensões, económica, ambiental, narrativa da governança oceânica da UE e segurança.

Diretiva-Quadro “Estratégia Marinha”

A estratégia marinha de 2008, cujo objetivo global é a proteção do meio marinho, é uma diretiva da UE (Diretiva 2008/56/CE do Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu). É juridicamente vinculativa, ainda que os Estados-Membros sejam livres quanto à forma de implementação, expressando a necessidade de gerir as atividades humanas no mar com impacto sobre o meio marinho e apresentando a boa governança dos oceanos como solução para a poluição do ambiente marinho.

Esta Diretiva identifica, como principais ameaças ao meio marinho, a poluição causada pelas atividades humanas, devendo “ser dada prioridade à obtenção ou manutenção de um bom estado ambiental do meio marinho na Comunidade, à continuação da sua proteção e conservação e à prevenção da sua subsequente deterioração” (Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu, 2008, preâmbulo, ponto 8) , a pressão excessiva sobre os recursos marinhos e interferência nos seus ecossistemas impedindo a proteção, preservação e manutenção dos oceanos e mares sãos, limpos e produtivos (Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu, 2008).

Pode depreender-se, como principal vulnerabilidade à proteção do meio marinho na UE, a natureza transfronteiriça do meio marinho. As fronteiras definidas cartograficamente



não impedem que uma ação de agressão ao meio marinho fora de uma área de jurisdição de um Estado-Membro não se propague para esse Estado-Membro. Mais, os Estados não membros da UE, mas que com ela fazem fronteira por mar, podem ser um risco pois, quase certamente, não se regerão pelos mesmos princípios de proteção do meio marinho que os Estados-Membros;

Para atingir os objetivos de proteção do meio marinho, os Estados-Membros devem garantir a elaboração de estratégias marinhas que, relativamente à sua área de jurisdição marinha, assegurem as medidas necessárias para a manutenção de um bom estado ambiental. Essas medidas devem ser consonantes com “as medidas relevantes exigidas pela legislação comunitária”, conforme referido no artigo 13º, ponto 2, da Diretiva 2008/56/CE, devendo ter “em conta o desenvolvimento sustentável, em particular os impactos sociais e económicos das medidas previstas.” (Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu, 2008, artigo 13º, ponto 3).

Em suma, esta diretiva de estratégia marinha direciona os Estados-Membros para a garantia da segurança e proteção ambiental do meio marinho, nas suas áreas de jurisdição marítima, através de uma boa governação projetada nos espaços marítimos, águas territoriais e jurisdicionais dos Estados-Membros e além. O envolvimento da UE e dos Estados-Membros para além desses limites torna-se, assim, a solução para um problema como a poluição marinha.

Política Marítima Integrada

O Regulamento de 2011 sobre a política marítima integrada advém do "livro azul" lançado pela Comissão em 2007. Embora o regulamento juridicamente vinculativo ofereça uma imagem clara da visão acordada oficialmente sobre a governança oceânica partilhada por todos os Estados-Membros e aprovada pelo Conselho e pelo Parlamento, é igualmente importante referir-se à comunicação da Comissão, que deu origem ao regulamento.

Verifica-se, também, que, já em 2006, com o “livro verde” “Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares” (Comissão das Comunidades Europeias, 2006), existem referências claras, embora sucintas, à segurança marítima. Neste documento são já referidos riscos e perigos ligados ao mar como a poluição e atividades ilícitas, as preocupações com a salvaguarda de bens e pessoas no mar, assim como, da liberdade de navegação e a segurança das mercadorias. Ou seja, refletem-se neste documento preocupações com a segurança humana, ambiental e económica intrinsecamente ligadas à segurança marítima.



Analisando o “livro azul” e a PMI (poder-se-á dizer, derivantes do “livro verde”), entende-se que os objetos a proteger serão o transporte marítimo, as pescas, a energia, o turismo, o ambiente marinho e investigação marinha ou seja, todas as atividades económicas ligadas ao mar e que permitem o seu desenvolvimento sustentável. Através do “livro azul”, pode verificar-se que, relativamente a ameaças, será necessário enfrentar “desafios e ameaças ligados à segurança da navegação, à poluição marinha, ao cumprimento da lei e à segurança em geral.” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007, p. 6). A nível de risco, as regiões costeiras poderão ser um risco económico caso não seja maximizada a sua qualidade de vida e não exista uma estratégia adequada de prevenção de catástrofes.

Estes documentos referem que, para que se possam proteger as atividades relacionadas com o mar e manter a sustentabilidade dos mares e oceanos, é necessário implementar um conjunto de políticas e instrumentos que conduzam a um ambiente marítimo estável e seguro.

Assim, como instrumentos podem referir-se: “a vigilância marítima - crucial para uma utilização segura do espaço marinho -, o ordenamento do espaço marítimo - um instrumento de planificação essencial para uma tomada de decisão sustentável - e uma fonte exaustiva e acessível de dados e informação.” (Comissão das Comunidades Europeias, 2007, p.5).

As outras modalidades de ação serão, segundo a Comissão das Comunidade Europeias (2007, pp.8 a 15) : (1) maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares, pela promoção da sua utilização sustentável e desenvolvimento dos setores marítimos e regiões costeiras; (2) construção de uma base de conhecimento e inovação para a política marítima, garantindo o desenvolvimento sustentável das atividades marítimas assente na ciência, tecnologia e investigação marinha; (3) maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras, assente no reconciliamento económico e sustentabilidade do ambiente; (4) promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais, assegurando uma governação internacional mais eficiente dos assuntos marítimos e cumprindo o direito marítimo internacional, instando os Estados-Membros a ratificar os instrumentos pertinentes e promover a coordenação dos interesses europeus nas principais instâncias internacionais; e (5) promoção da visibilidade da Europa marítima, pela aquisição de uma nova consciência pública da importância da economia e património marítimos graças a uma política marítima comunitária.

Conclui-se, assim, que a PMI concretiza o idealizado no “livro azul”, salientando ambos os documentos a necessidade de monitorizar as atividades humanas no mar e de



projetar uma boa governança no domínio marítimo, ou seja, "favorecer o desenvolvimento e a execução de uma governação marítima integrada dos assuntos marítimos e costeiros " (Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu, 2011, artigo 2). Por conseguinte, "uma política marítima integrada reforçará a capacidade de resposta da Europa face aos desafios da globalização e da competitividade, das alterações climáticas, da degradação do ambiente marinho, da segurança marítima e proteção do transporte marítimo e da segurança e sustentabilidade energéticas" (Comissão das Comunidades Europeias, 2007, pp. 2 e 3).

Estratégia de Segurança Marítima da UE

A ESMUE de 2014 centra-se na segurança marítima salientando a importância de contribuir para a liberdade e boa governação no mar. Considerando que tal corresponde à perspetiva tradicional liberal adotada pela UE, as considerações estratégicas estão também em jogo: "a União salienta a importância de assumir responsabilidades acrescidas como provedor de segurança global, no nível internacional e, em particular, na sua vizinhança, reforçando assim a sua própria segurança e o seu papel como ator global estratégico" (Conselho da União Europeia, 2014, p. 8). Verifica-se, pois, que a União tem objetivos estratégicos globais que requerem a projeção da segurança para além das águas do espaço europeu.

A ESMUE evidencia a necessidade de proteger, no plano marítimo, os cidadãos europeus, os Estados-Membros e os interesses políticos e securitários da UE de ameaças como: o uso da força contra direitos e jurisdição marítima dos Estados-membros; à segurança dos cidadãos europeus no mar; aos interesses económicos no mar; à liberdade de navegação; imigração ilegal; crime organizado; terrorismo e ciberataques; armas de destruição em massa (WMD – *weapons of mass destruction*); investigação arqueológica ilegal ou não regulada e pilhagem de objetos arqueológicos. Assim como dos riscos: ambientais; da degradação ambiental; da exploração não sustentável e não autorizada de recursos marinhos; e das catástrofes naturais ou causadas pelo Homem (Conselho da União Europeia, 2014).

Estes riscos e ameaças podem ser contornados pela implementação das seguintes modalidades de ação, conforme descrito na ESMUE e no seu Plano de Ação: (1) ação externa, contribuindo ativamente para reforçar a segurança do domínio marítimo pela abordagem coordenada de questões de segurança marítima nas instâncias internacionais, com países terceiros e outras agências e organizações internacionais; (2) *maritime awareness*, vigilância marítima e partilha de informação, pela imperativa necessidade de aceder a informações precisas e oportunas e inteligência para estabelecer um quadro comum



de consciência marítima originador de melhores operações e maior eficiência na utilização dos (escassos) recursos; (3) desenvolvimento de capacidades marítimas europeias necessárias, sustentáveis, interoperáveis e económicas pelo maior envolvimento público, privado, civil e militar bem como de parceiros sociais, aumentando a competitividade e tendo presente que as capacidades militares pertencem e são operadas pelos Estados-Membros; (4) gestão do risco, proteção de infraestruturas marítimas críticas e resposta a crise, através de um elevado grau de preparação, antecipação e resposta, mitigando o risco e garantindo-se a prevenção de conflitos, um ambiente marítimo seguro e a segurança das fronteiras externas e infraestruturas marítimas críticas; e (5) formação, treino, investigação, desenvolvimento e inovação sobre segurança marítima, fundamentais para a prossecução dos objetivos da EMSUE (Conselho da União Europeia, 2014).

A ESMUE enfatiza as ameaças futuras e a necessidade de monitorizar as atividades humanas no mar (segurança marítima, vigilância marítima), ou seja, é uma narrativa que promove a projeção do uso legítimo da violência no domínio marítimo, de modo a superar o seu estatuto não regulamentado.

2.2. A implementação da segurança marítima na UE

Pode afirmar-se que a UE possui diversas formas de implementar a segurança marítima no espaço europeu, desde políticas a instrumentos, até agências, operações e projetos do domínio marítimo. Descrever-se-ão, neste ponto, essas agências, operações e projetos de maior relevância para a aplicação do conceito de segurança marítima na UE.

Agência Europeia para a Segurança Marítima (EMSA)

A EMSA é uma agência responsável pela redução do risco de acidentes marítimos, poluição do meio marinho por navios e perda de vidas humanas no mar, permitindo, assim, uma melhor segurança marítima na UE (União Europeia, 2018b). Para tal, a EMSA gere e opera diversos sistemas que recebem, processam e distribuem informações sobre os relatórios de tráfego de navios (LRIT (*Long-Range Identification and Tracking*), *SafeSeaNet*), monitorização por satélite (*CleanSeaNet*) e controlo pelo Estado portuário (Thetis). Os serviços produzidos por estes sistemas são partilhados com os Estados-Membros e com a Comissão, para complemento e reforço da capacidade nacional de monitorização do tráfego de navios, controlo do estado portuário e preparação e resposta ao combate da poluição do meio marinho (EMSA, 2018).

A EMSA contribui, assim, para a vigilância marítima e passagem de informação fidedigna, para coadjuvar na gestão de ações e acontecimentos com impacto na segurança



no mar e na segurança marítima, como a poluição marinha, a resposta a acidentes e desastres, busca e salvamento, bem como, a monitorização das fronteiras marítimas e acompanhamento e controlo das atividades de pesca.

Agência Europeia de Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX)

A FRONTEX promove, no âmbito marítimo, o apoio e coordenação “(...) aos países da UE e aos países associados de Schengen na gestão das suas fronteiras externas, contribuindo para a harmonização dos controlos nas fronteiras da UE”, apoiando no combate à imigração ilegal, com especial incidência no Mediterrâneo, facilitando “(...) a cooperação entre as autoridades de controlo das fronteiras de cada país da UE, disponibilizando a assistência técnica e os conhecimentos específicos necessários em matéria de gestão das fronteiras externas” (União Europeia, 2018c).

Operações ATALANTA e Sophia

As operações ATALANTA e Sophia são operações de âmbito militar da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), a qual “...estabelece o quadro para as estruturas políticas e militares da UE e para as missões e operações civis e militares no estrangeiro.” (Parlamento Europeu, 2018).

Operação ATALANTA

Em 8 de dezembro de 2008, iniciou-se a operação da *European Union Naval Force Somalia* (EUNAVFOR ATALANTA), ao abrigo das resoluções do Conselho das Nações Unidas, para o combate à pirataria no corno de África, ao largo da costa da Somália. A operação ATALANTA contra a pirataria, prolongada até dezembro de 2018 pelo Conselho Europeu, destina-se a proteger os navios do *World Food Programme* (WFP) e outra navegação considerada vulnerável, impedir e interromper ações de pirataria e de assalto à mão armada no mar, monitorizar as atividades de pesca ao largo da costa da Somália e apoiar outras missões da UE e organizações internacionais que contribuam para reforçar a capacidade e segurança marítima na região (EUNAVFOR Somalia, 2018).

Operação Sophia

Em 22 de junho de 2015, a UE iniciou a operação militar EUNAVFOR MED, posteriormente denominada operação Sophia. Com especial enfoque nas redes de contrabando e tráfico humano do Mediterrâneo, destina-se a interromper as ações destas redes e minimizar a perda de vidas humanas no mar. Esta operação tem o término previsto para 31 de dezembro de 2018 (EUNAVFOR Med SOPHIA, 2018).



Projeto *Critical Maritime Routes Gulf of Guinea* (CRIMGO)

Decorrente dos objetivos do Programa Indicativo 2009-2011 para o instrumento de estabilidade, a UE criou o programa *Critical Maritime Routes*, a fim de abordar o desafio da segurança e da segurança das rotas marítimas essenciais (Cabral, 2017).

Este programa destina-se a reforçar as capacidades de assistência jurídica e formação, a nível regional, para cooperação e intercâmbio de informações e posterior concretização a nível nacional (Rodrigues, 2014). As áreas de intervenção centram-se na guarda costeira e aplicação da lei marítima, com uma função da guarda costeira e/ou outras autoridades marítimas dos países selecionados, onde a ameaça tenha aparecido mais recentemente e a lacuna nas capacidades é mais elevada. (*Critical Maritime Routes Programme*, 2016a)

Exemplo deste programa, é o projeto da UE de rotas marítimas críticas do Golfo da Guiné (CRIMGO) de 2013, o qual foi concebido para reforçar as capacidades operacionais das organizações marítimas regionais e nacionais, e apoiar a aplicação do código de conduta Yaoundé e da sua arquitetura. (*Critical Maritime Routes Programme*, 2016b) Este projeto terminou em 2016.

2.3. Síntese Conclusiva

Verifica-se que a UE tem estado ativa no mar em várias dimensões e, geograficamente, em áreas adjacentes e remotas, quer com operações navais (contra a pirataria, a construção de capacidades marítimas e contra o contrabando de seres humanos), bem como, com a proteção das atividades piscatórias, normas de proteção do meio ambiente, vigilância oceânica, contra imigração, entre outros. Além da narrativa, a prática mostra que a segurança está no centro dos esforços de governança marítima da UE: a segurança "dura", por um lado (com operações navais e policiais, vigilância marítima, normas de segurança portuária, entre outros), e a económica e a ambiental, por outro lado. Ou seja, a UE é um ator marítimo abrangente, com um interesse especial em manter os mares seguros.

No quadro 2 sintetiza-se a análise dos documentos enquadrantes da segurança marítima na UE:



DOCUMENTO	OBJETOS A PROTEGER	AMEAÇAS	RISCOS	MODALIDADES DE AÇÃO
Diretiva Marinha 2008	Meio marinho	<ul style="list-style-type: none">- Poluição- Pressão excessiva sobre recursos e ecossistemas marinhos	<ul style="list-style-type: none">- Estados não membros da UE	<ul style="list-style-type: none">- Estratégias marinhas- Programas de medidas
Livro Azul e PMI 2011	Atividades relacionadas com o mar	<ul style="list-style-type: none">- À liberdade de navegação- Poluição- À lei e à segurança em geral	<ul style="list-style-type: none">- Económico	<ul style="list-style-type: none">- Maximizar uso sustentável oceanos e mares- I/D marinho- Maximizar qualidade vida regiões costeiras- Promover liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais- Promover visibilidade da Europa Marítima
ESMUE	Cidadãos Europeus; Estados Membros; Interesses económicos, políticos e securitários da UE.	<ul style="list-style-type: none">- Violação dos direitos e jurisdição marítima- Aos interesses económicos no mar- À liberdade de navegação- Imigração ilegal- Crime Organizado- Terrorismo e ciberataques- WMD- Ao património arqueológico	<ul style="list-style-type: none">- Ambientais- Exploração desregulada e excessiva dos recursos marinhos- Degradação ambiental- Catástrofes naturais ou causadas pelo homem	<ul style="list-style-type: none">- Ação externa- <i>Maritime awareness</i>, vigilância marítima e partilha de informação- Desenvolvimento de capacidades- Gestão do risco e resposta a crises- Formação, treino e I/D

Quadro 2 – Documentos Enquadrantes da Segurança Marítima na UE

Fonte: Autor, 2018



3. O papel de Portugal na segurança marítima na União Europeia

3.1. A Marinha Portuguesa

“A missão da Marinha visa «CONTRIBUIR PARA QUE PORTUGAL USE O MAR» na medida dos seus interesses” (Marinha Portuguesa, 2018), refletindo sumariamente a missão da Marinha vertida na Lei-Orgânica da Marinha (LOMAR).

Para que “Portugal use o mar” e para que o espaço marítimo europeu se mantenha seguro e livre, a MP tem contribuído, a nível operacional, tecnológico, institucional e científico.

A nível operacional, tem providenciado a presença de unidades navais do tipo fragata e patrulhas oceânicas, para o combate à imigração ilegal no Mediterrâneo através da agência FRONTEX e na operação Sophia, assim como no combate à pirataria no Corno de África na operação ATALANTA. Auxilia também, no *maritime situational awareness*, pela passagem de informação sobre contactos e atividades suspeitas, na rede MARSUR (*Maritime Surveillance*) e no sistema europeu de vigilância das fronteiras, EUROSUR (*European Border Surveillance System*). Colabora também com a NATO, para o desenvolvimento de técnicas, táticas e procedimentos na defesa de navios atracados em portos ou a navegar nestes, através da elaboração de uma publicação sobre *Harbour Protection*, da qual é *lead nation*.

Tecnologicamente, a Marinha utiliza novas tecnologias disponibilizadas por empresas num contexto experimental (*Unmanned Air Vehicle* - UAV, *Unmanned Underwater Vehicle* - UUV), ou por organismos da UE, como a EMSA (satélites, UAV e informação), para melhorar a sua capacidade de monitorização e vigilância do espaço marítimo sob sua jurisdição. Com base nesta utilização, quer em ambiente SAR (*Search and Rescue*), quer em ambiente *Law Enforcement*, são adquiridas lições importantes que podem ser usadas para melhor adaptar esses equipamentos às necessidades reais. Exemplo disso, é a utilização de UAV na costa Sul do Algarve, em articulação com a EMSA, que permitiu melhorar o conhecimento situacional marítimo naquela área de elevado tráfego (Pena, 2017). A Marinha faz também uso da informação disponibilizada via satélite pela UE, para recolha de elementos sobre agressões ambientais, bem como transgressões à segurança da navegação e pesca, em especial em áreas de maiores dimensões como o caso do arquipélago dos Açores.

Recentemente, devido a uma grande adesão dos armadores, existem mais navios com pavilhão português, mas cuja origem não é Portugal que originou a criação, no Comando Naval da MP, de uma célula de *Naval Cooperation And Guidance for Shipping* (NCAGS).



Com este aumento de navios com pavilhão português surgiu uma necessidade ainda maior de dar a conhecer a segurança marítima e o que fazer para a manter e melhorar. Neste âmbito, a Marinha promoveu um seminário em novembro de 2017, para dar a conhecer a sua célula de NCAGS.

Cientificamente, os navios hidrográficos da Marinha contribuíram para a proposta de extensão da plataforma continental de Portugal, a qual se encontra em análise na Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU. Esta extensão beneficiará não só Portugal, mas também toda a União, pois permitirá alargar ainda mais o espaço europeu, ampliando assim a esfera de influência europeia a nível científico e económico (Silva, 2011).

A MP permite, assim, um melhor uso do mar, para os seus cidadãos e para os cidadãos europeus contribuindo para uma segurança marítima na UE abrangente, comunitária e solidária.

3.2. A Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN)

A DGPDN¹, através da “assessoria técnica na formulação das grandes linhas de ação da política de defesa”, contribuiu para a redação da ESMUE e elaborou um *non-paper* que refletia a posição de Portugal sobre esta temática, assim como, contribuiu para o apontamento de 09 dezembro de 2013 sobre a ESMUE. Neste *non-paper*, de 14 fevereiro de 2014, ficou explícita a posição de Portugal sobre a ESMUE: (1) respeito pelo direito internacional, em particular pela UNCLOS; (2) princípio da subsidiariedade; (3) importância do Oceano Atlântico; (4) reforço da cooperação entre a UE e os seus Estados-membros; (5) multilateralismo e complementaridade com outras organizações internacionais; (6) atuação na vigilância marítima (meios ou coordenação nacional); e (7) relação custo-benefício.

Este documento sobre a ESMUE reflete claramente que Portugal não abdica da sua autonomia ou da sua soberania, isto é, existe disponibilidade para a troca e partilha de informação, mas sem pretender que a segurança marítima de Portugal seja proporcionada por, ou através de, outros Estados-Membros. Portugal defende, assim, que a segurança marítima na UE deverá respeitar o direito internacional e a independência de cada Estado-Membro. Através deste *paper* procura-se realçar a importância do Atlântico, passando o Mediterrâneo para uma posição mais secundária.

¹ A DGPDN “tem por missão garantir a assessoria técnica na formulação das grandes linhas de ação da política de defesa, no planeamento estratégico de defesa e nas relações externas de defesa, bem como a responsabilidade pelo planeamento, estudo e elaboração de propostas de orientações de nível político-estratégico (...)” (DGPDN, 2018)



Para a evolução tecnológica da segurança marítima na UE, a DGPDN participou no início do projeto MARSUR (*Maritime Surveillance*) e no desenvolvimento da respetiva rede, através da elaboração de pareceres e outros documentos sobre as especificações e grau de envolvimento de Portugal no projeto.

O projeto MARSUR, da *European Defense Agency* (EDA), no âmbito da PCSD, iniciou-se em 2006 e atingiu a sua maturidade operacional pela sua implementação na operação Sophia no Mediterrâneo (Karampekios et al, 2018). Tem como principal objetivo a troca de informação marítima operacional de forma a melhorar o *maritime situational awareness* (EDA, 2014), podendo designar-se como a potencial extensão militar do CISE (Karampekios et al, 2018), diferenciando-se deste nesse aspeto.

A DGPDN disponibiliza-se para conferências, seminários ou outras semelhantes, sobre a segurança marítima, conforme seja solicitado por universidades ou outras instituições com interesse na temática, não tendo um plano definido para a sua divulgação de forma coordenada e institucionalizada.

Portugal, através da DGPDN, respeita, assim, os quatro princípios orientadores da ESMUE: (1) abordagem intersectorial, pelo envolvimento de todos os intervenientes na segurança marítima em Portugal, nos âmbitos civil e militar, com maior enfoque neste último; (2) integridade funcional dos Estados-Membros da UE, não diretamente, mas pela contribuição para o MARSUR, e pela manutenção de soberania e autonomia dos estados no *paper* de Portugal para a ESMUE; (3) primado do direito internacional, pela ratificação da UNCLOS por Portugal; e (4) multilateralismo, abordando a segurança marítima aos níveis político, securitário, militar, tecnológico e institucional.

3.3. A Direção-Geral da Política do Mar (DGPM)

A DGPM² promove e intervém diretamente nas áreas da política, tecnologia e institucional da segurança marítima na UE, tendo um importante contributo através da ENM, da participação no segundo *workshop* da ESMUE, dos contributos para o relatório do Plano de Ação sobre a ESMUE e das diversas participações em projetos da UE relacionados com a segurança marítima, destacando-se o *Maritime Spatial Planning* (MSP). O MSP, de que Portugal faz parte, conforme estabelecido na Diretiva 2014/89/EU, centra-se em questões

² “A DGPM tem por missão desenvolver, avaliar e atualizar a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), elaborar e propor a política nacional do mar nas suas diversas vertentes, planejar e ordenar o espaço marítimo nos seus diferentes usos e atividades, acompanhar e participar no desenvolvimento da Política Marítima Integrada da União Europeia e promover a cooperação nacional e internacional no âmbito do mar.” (DGPM, 2018)



relevantes do ordenamento e do espaço marítimo, designadamente as relativas aos dados e informação de base do meio marinho, boas práticas do ordenamento do espaço marítimo e cooperação transfronteiriça (Meiner, 2010). Os principais benefícios deste projeto são a redução de conflitos, o encorajamento do investimento, o aumento da cooperação transfronteiriça e a proteção do ambiente.

Ao nível da tecnologia, a DGPM, contribui e é membro de vários projetos, como por exemplo, o EUCISE 2020. Este é um projeto de pesquisa de segurança destinado a alcançar a partilha de informação pré-operacional entre as autoridades marítimas dos Estados-Membros. Enquadra-se no âmbito da implementação da PMI da UE e dos trabalhos para a criação de um Ambiente Comum de Partilha de Informação (CISE) e integração de informação dos sistemas de vigilância marítima.

É assim, “um projeto que promove a vigilância marítima integrada que visa colocar à disposição das autoridades envolvidas ou interessadas na vigilância marítima meios para trocarem informações e dados. O intercâmbio de dados reforça a eficácia da vigilância e diminui os custos que lhe estão associados.” (Comissão Europeia, 2018).

A DGPM coordenou, a nível nacional e com contributos diretos para este projeto, os projetos 501 – Estudos Preparatórios e 602 – Desenvolvimentos Tecnológicos.

O Projeto 501 visa diagnosticar o estado da arte nacional da partilha de informação sobre vigilância marítima entre autoridades públicas nacionais e definir passos para a sua melhoria. Os principais resultados do projeto 501 foram: (1) adoção do NIPIM@R, enquanto nó nacional do CISE, para partilha de informação sobre vigilância marítima; (2) aumento da interligação entre os sistemas de informação sobre vigilância marítima; (3) aumento da motivação para a partilha de informação sobre vigilância marítima; e (4) melhoria do quadro legal aplicável à partilha de informação sobre vigilância marítima.

O projeto 602, tem como principal objetivo o desenvolvimento de capacidades tecnológicas para disponibilizar, no nó nacional do CISE (NIPIM@R), serviços de informação para utilização na partilha de informação sobre vigilância marítima entre as autoridades envolvidas, contribuindo assim, para aumentar a eficiência e a eficácia da vigilância marítima, operações marítimas, ordenamento do espaço marítimo e monitorização e controlo das pescas e do ambiente marinho a nível nacional. Os principais resultados do projeto 602 foram: (1) disponibilização de informação sobre controlo da pesca, embarcações de recreio, poluição, ambiente marinho e pescas e de apoio às investigações policiais; e (2) melhoria na deteção precoce de anomalias, busca e salvamento e risco costeiro e marítimo.



Ao nível institucional, a DGPM promove a divulgação da segurança marítima na sua página na internet e contribui para seminários e conferências sobre a segurança marítima na UE, para os quais sejam convidados os seus elementos.

Ao cumprir com a sua missão, a DGPM contribui para a segurança marítima na UE, pois, ao desenvolver a ENM, promove uma estratégia marinha nacional, conforme definido na Diretiva marinha de 2008 da UE, e, ao estabelecer e fazer cumprir os objetivos da ENM, a DGPM permite que Portugal conduza as modalidades de ação estabelecidas na PMI, no livro azul e na ESMUE conforme referidas no quadro 2 do capítulo anterior.

3.4. Síntese Conclusiva

Ao inserir-se na UE Portugal contribui, assim, para os acordos, compromissos, leis e regulamentos vigentes, pelo que, ao falar-se de segurança marítima na UE, fala-se da segurança marítima de todos os estados-membros, onde, claro está, Portugal se inclui. Portugal, associa-se assim, e contribui para as áreas da política, das operações, da tecnologia, institucional e científica da segurança marítima na UE, mais concretamente através da implementação da sua ENM e o seu envolvimento nos diversos fóruns desta temática através da DGPM, Marinha e DGPDN (Quadro 3).

DOCUMENTO	Objetos a proteger	Entidade Nacional	Político	Tecnológico	Operacional	Institucional	Científico
Diretiva Marinha 2008	Meio marinho	MP	-	Vigilância por UAV, UUV	-	-	-
		DGPDN	-	-	-	-	-
		DGPM	ENM	MSP	-	-	ENM
Livro Azul e PMI 2011	Atividades relacionadas com o mar	MP	-	Célula de NCAGS	-	Seminário de NCAGS	Extensão da plataforma continental
		DGPDN	-	-	-	-	-
		DGPM	-	EUCISE 2020	-	-	ENM
ESMUE	Cidadãos Europeus Estados Membros Interesses económicos, políticos e securitários da UE	MP	-	Vigilância por UAV, UUV	Navios na FRONTEX, ATALANTA e Sophia	-	-
		DGPDN	Paper sobre a posição de Portugal	Participação projeto MARSUR	-	Disponibilida de para abordar a temática	-
		DGPM	ENM	EUCISE 2020	-	Disponibilida de para abordar a temática	-

Quadro 3 - Contributos de Portugal para a Segurança Marítima na UE

Fonte: Autor, 2018



Conclusões

Com este trabalho, e seguindo o processo indutivo, respondeu-se às seguintes QD: QD1 – Como se define o conceito de segurança marítima na atualidade; QD2 – Como é que se caracteriza a segurança marítima na UE e quais as suas implicações regionais e internacionais; e QD3 – De que forma a MP, a DGPDN e a DGPM têm contribuído para a segurança marítima na UE, para que, a QC: Quais são os contributos de Portugal para a segurança marítima na UE, ficasse devidamente esclarecida.

No primeiro capítulo, que serviu como enquadramento teórico, definiu-se a segurança marítima, analisando um conjunto de definições existentes na literatura. O autor define, assim, segurança marítima como uma condição do domínio marítimo global, em que um ator internacional no mar exerce os seus poderes, protegendo o ambiente, os recursos marinhos, as fronteiras e a livre circulação de bens e pessoas através da via marítima, usando todos os meios ao seu dispor para o efetuar.

No segundo capítulo, descreveu-se a segurança marítima na UE e quais as suas implicações ao nível regional e internacional. Conseguiu-se, assim, perceber que a UE criou várias políticas e instrumentos, destacando-se a PMI, a Diretiva-Quadro “Estratégia Marinha” de 2008 e a ESMUE, a EMSA, A FRONTEX e as operações ATALANTA e Sophia, bem como o projeto CRIMGO, que lhe permitem relacionar entre si os seus vários Estados-Membros e estes com outros atores internacionais através da segurança marítima. Isto é, a UE é um ator marítimo abrangente, com um interesse especial em manter os mares seguros.

Finalmente, no terceiro capítulo, relevou-se o papel bastante ativo de Portugal na segurança marítima da UE, por seguir o explanado no plano de ação da UE para a sua ESM: (1) respeita inteiramente os quatro princípios orientadores da ESMUE; (2) promove um maior alinhamento entre atividades civis e militares através da ENM; e (3) inclui o CISE no seu campo de vigilância marítima e partilha de informação. Concretizando com as contribuições dos principais atores nacionais para a segurança marítima na UE, há que destacar as principais ações desenvolvidas pela DGPDN, DGPM e pela Marinha Portuguesa. Enquanto estruturas de nível ministerial, a DGPDN e DGPM colaboram ao nível do avanço no conhecimento e partilha de informação contribuindo para o *maritime awareness*. Concretamente, a DGPDN materializa os princípios orientadores da ESMUE pela participação no projeto MARSUR, enquanto a DGPM integra o EUCISE2020, operacionalizando as orientações da ESMUE, Livro Azul e PMI. A Marinha Portuguesa



constitui-se como o organismo nacional com uma colaboração mais abrangente e vocacionada para o conhecimento do ambiente marítimo, assente em contributos resultantes da Investigação & Desenvolvimento e cooperação com empresas civis. Especificamente, contribui, de forma bastante expressiva, para o aumento do conhecimento relativo à área marítima constante da sua proposta de extensão da plataforma continental e potencializa a utilização de UAV e UUV para a vigilância do ambiente marítimo. Paralelamente, contribui com meios e capital humano para operações internacionais de cariz securitário, como a FRONTEX e operações ATALANTA e Sophia, bem como através da colaboração na segurança e aconselhamento da navegação, com a célula de NCAGS.

Colocam-se assim, muitos desafios a Portugal na segurança marítima, entre os quais: uma verdadeira partilha de informação e conhecimento da situação marítima a nível nacional e internacional; uma interoperabilidade entre os sistemas europeus e nacionais; uma afirmação ainda maior no nível marítimo internacional; e a definição de uma estratégia de segurança marítima nacional. Portugal, terá assim, que encarar o futuro através da demonstração da sua capacidade em usar o mar, afirmando-se como um ator marítimo de relevo internacional.

Este trabalho responde a uma parte das várias questões que a segurança marítima suscita, sendo que, praticamente cada parágrafo do trabalho conduziria a uma miríade de investigações, tal é a complexidade desta temática. Recomenda-se, assim, que este tema continue a ser desenvolvido, mas, explorando cada uma das componentes da segurança marítima como um tema por si só, que deverá ser abordado e estudado.



Bibliografia

- Barrinha, A., 2013. Olhar o passado para pensar o presente: o Realismo Clássico e os estudos críticos de segurança. *Nação e Defesa* 135: 201-213.
- Bueger, C., 2014. *What is maritime security?* Wales, Cardiff University [Em linha]. Disponível em: <http://bueger.info/wp-content/uploads/2014/12/Bueger-2014-What-is-Maritime-Security-final.pdf>, [Acedido em 9 Out.2017].
- Bueger, 2017. *Defining Maritime Security* [Em linha]. Disponível em: <http://www.safeseas.net/defining-maritime-security/>, [Acedido em 20 Jan. 2018]
- Cabral, I. M., 2017. *The EU as a security actor in thne Gulf of Guinea*. Tese de mestrado em Estudos Internacionais. ISCT/IUL: Lisboa
- Comissão das Comunidades Europeias, 2006. Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares, Volume II [Em linha]. Disponível em: http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b2e1b06a-6ca9-4e24-ac15-60e1307f32e2.0006.03/DOC_1&format=PDF, [Acedido em 20 Out. 2017]
- Comissão das Comunidades Europeias, 2007. Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia (COM(2007) 575 final) [Em linha]. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN>, [Acedido em 20 Out. 2017]
- Comissão Europeia, 2012. *Progress of the EU's Integrated Maritime Policy*. Luxemburgo, Serviço de Publicações da União Europeia.
- Comissão Europeia, 2014a. *Towards an EU integrated approach to global maritime security*. Bruxelas, Comissão Europeia.
- Comissão Europeia, 2014b. *Estratégia de Segurança Marítima: De que se trata* [Em linha]. Disponível em: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/index_pt.htm, [Acedido em 20 Out. 2017].
- Comissão Europeia, 2015. *Historical overview of EU cooperation and aid* [Em linha]. Disponível em: https://ec.europa.eu/europeaid/historical-overview-eucooperation-and-aid_en, [Acedido em 9 Out. 2017].
- Comissão Europeia, 2016. *Assuntos marítimos e pescas*. Luxemburgo, Serviço de Publicações da União Europeia
- Comissão Europeia, 2017. *Second report on the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan* [Em linha]. Disponível em:



https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-238_en.pdf,

[Acedido em 18 Nov. 2017]

Comissão Europeia, 2018. Vigilância Marítima Integrada [Em linha]. Disponível em:

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/integrated_maritime_surveillance_pt, [Acedido

em 20 Jan. 2018]

Conselho da União Europeia, Parlamento Europeu, 2008. Diretiva 2008/56/CE, de 17 de

Junho [Em linha]. Disponível em: [https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0056&from=PT)

[content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0056&from=PT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0056&from=PT), [Acedido em 20 Jan. 2018]

Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu, 2011. *REGULATION (EU) No*

1255/2011, de 30 de Novembro [Em linha]. Disponível em:

[http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201405/20140507ATT83455/201](http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201405/20140507ATT83455/20140507ATT83455EN.pdf)

[40507ATT83455EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201405/20140507ATT83455/20140507ATT83455EN.pdf), [Acedido em 12 Dez. 2017]

Conselho da União Europeia, 2014. *European Union Maritime Security Strategy*, 11205/14

[Em linha]. Disponível em:

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>,

[Acedido em 12 Out. 2017]

Conselho da União Europeia, 2014. Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia,

11205/14. Bruxelas, Secretariado-Geral do Conselho.

Conselho Europeu, 2013. *Conclusions – 19/20 December 2013*, EUCO 217/13. Bruxelas,

Secretariado-Geral do Conselho.

Critical Maritime Routes Programme, 2016a. Critical Maritime Routes Programme:

Mission [Em linha]. Disponível em: <https://criticalmaritimeroutes.eu/mission/>, [Acedido em

20 Apr. 2018]

Critical Maritime Routes Programme, 2016b. Critical Maritime Routes Programme: Project

CRIMGO [Em linha]. Disponível em: <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/crimgo/>,

[Acedido em 20 Apr. 2018]

DGPDN, 2018. A missão da DGPDN [Em linha]. Disponível em:

<https://www.portaldocidadao.pt/pt/web/direcao-geral-de-politica-de-defesa-nacional/direcao-geral-de-politica-de-defesa-nacional>, [Acedido em 28 Abr. 2018]

DGPM, 2018. A missão da DGPM [Em linha]. Disponível em:

(<https://www.dgpm.mm.gov.pt/missao>), [Acedido em 28 Abr. 2018]



- EDA, 2014. *European maritime surveillance network reaches operational status, press release, 27 october 2014* [Em linha]. Disponível em: <https://www.eda.europa.eu/info-hub/press-centre/latest-press-releases/2014/10/27/european-maritime-surveillance-network-reaches-operational-status> , [Acedido em 27 Abr. 2018]
- EMSA, 2018. Integrated Maritime Services [Em linha]. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-monitoring.html>, [Acedido em 15 Abr. 2018]
- EUNAVFOR Med Sophia, 2018. *EUNAVFOR Med Sophia Mission* [Em linha]. Disponível em: <https://www.operationsophia.eu/about-us/#mission> , [Acedido em 15 Abr. 2018]
- EUNAVFOR Somalia, 2018. *EUNAVFOR ATALANTA Mission* [Em linha]. Disponível em: <http://eunavfor.eu/mission/> , [Acedido em 15 Abr. 2018]
- EUROCID, 2015. A Política Marítima da União Europeia [Em linha]. Disponível em: http://www.eurocid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p_cot_id=8459, [Acedido em 10 Jan. 2018]
- Feldt, L., Roell, P. e Thiele, R., 2013. *Focus on Defense and International Security Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*. Germany, ISPSW [Em linha]. Disponível em: https://www.files.ethz.ch/isn/162756/222_Feldt_Roell_Thiele.pdf, [Acedido em 18 Nov. 2017]
- Geeraerts, G., Pauwels, N., & Remacle, É., 2006. *Dimensions of Peace And Security: A Reader*. Bruxelas: P. I. E. - Peter Lang S.A.
- Karampekios, Nikolaos, Garayannis, Elias G., Oikonomou, Iraklis, 2018. *The Emergence of EU Defense Research Policy, From innovation to militarization*. Suíça, Springer International Publishing, 2018
- Kelly, T., 2014. *Maritime security, Seapower and Trade* [Em linha]. Disponível em: <http://www.state.gov/t/pm/rls/rm/2014/223921.htm>, [Acedido em 11 Nov. 2017].
- Klein, N., 2011. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford, Oxford University Press.
- Marinha Portuguesa, 2018. A missão da Marinha Portuguesa [Em linha]. Disponível em: <https://www.marinha.pt/pt/informacao-instituicional/Documents/DEM%202018.pdf> ,[Acedido em 08 Mai. 2018]
- Meiner, A., 2010. *Integrated maritime policy for the European Union – Consolidating coastal and marine information to support maritime spatial planning*. *Journal of Coastal Conservation* 14(1): 1-11.



- Mogherini, Frederica, 2016. Visão partilhada, ação comum: uma Europa mais forte (Estratégia global para a política externa e da segurança da União Europeia [Em linha]. Disponível em: https://europa.eu/globalstrategy/sites/globalstrategy/files/eugs_pt_version.pdf, [Acedido em 12 Fev. 2018]
- Monteiro, N S., 2013. Mahan 7 virtudes e 7 pecados. Cadernos Navais n.º 45, Abril-Junho 2013. Lisboa: Edições Culturais de Marinha.
- NATO, 2011. *Alliance Maritime Strategy* [Em linha]. Disponível em: https://www.nato.int/cps/on/natohq/official_texts_75615.htm, [Acedido em 08 Jan. 2018]
- ONU, 1982. *United Nations Convention on the Law of the Sea* [Em linha]. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, [Acedido em 20 Out. 2017].
- ONU, 2012a. *UNCLOS at 30* [Em linha]. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/pamphlet_unclos_at_30.pdf, [Acedido em 20 Out. 2017].
- ONU, 2012b. *The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective)* [Em linha]. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspectiv_e.htm, [Acedido em 20 Out. 2017].
- Parlamento Europeu, 2018. Política Comum de Segurança e Defesa [Em linha]. Disponível em: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_5.1.2.pdf, [Acedido em 23 Mar. 2018].
- Pedra, J., 2012. A União Europeia e a segurança no mar. In: Cajarabille, V., Ribeiro, A., Marques, A. et al. *A segurança no mar – uma visão holística*. Lisboa, Mare Liberum. Pp. 145-162.
- Pena, Paulo, 2017. Drones portugueses ganham concurso de 66 milhões de euros [Em linha]. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/03/18/politica/noticia/sao-portugueses-os-drones-com-que-a-uniao-europeia-vai-vigiar-o-mediterraneo-1765582>, [Acedido em 24 Jan. 2018].
- Pozo, F. del, Dymock, A., Feldt, L., Patrick, H., Monteforte, F. S. di, 2010 [Em linha]. Disponível em: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/44d0718042982ce1bb66bb24ab1546e8/The_wise_pen_team_final_report_april_2010.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=44d0718042982ce1bb66bb24ab1546e8, [Acedido em 10 Mai. 2018].



- Rahman, C., 2009. *Concepts of Maritime security – a strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand*. Wellington, NZ : Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington.
- Ribeiro, A. M. F. S., 2010. Mahan e as marinhas como instrumento político. *Revista Militar* 2500: 465-483.
- Rodrigues, A., 2013. *Portugal, sem estratégia de segurança marítima? JDRI*, [Em linha]. Disponível em: <http://database.jornaldefesa.pt/estrategias/JDRI%20079%20241013%20segranca%20mariti ma.pdf>, [Acedido em 9 Out. 2017].
- Rodrigues, A., 2014. A segurança no Golfo da Guiné. *Jornal de Defesa e Relações Internacionais* [Em linha]. Disponível em: https://idi.mne.pt/images/docs/conferencias/guine/011_01.pdf, [Acedido em 20 Abr. 2018]
- Santos, L., Lima, J., Garcia, F., Monteiro, F., Silva, N., Silva, J., Piedade, J., Santos, R., Afonso, C., 2016. *Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação*, Pedrouços, Instituto Universitário Militar
- Silva, J. C. V. F., 2011. A plataforma continental portuguesa. Análise do processo de transformação do potencial estratégico em poder nacional. Dissertação de Mestrado em Estratégia. ISCSP: Lisboa.
- Soares, C. M. C. V., 2013. *A Política Marítima Integrada Europeia: Implicações para Portugal*. Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2012/13. IESM: Pedrouços.
- UNCTAD, 2017, *Fact sheet#13: World seaborne trade* [Em linha]. Disponível em: http://unctad.org/en/PublicationChapters/tdstat42_FS13_en.pdf, [Acedido em 10 Jan. 2018]
- União Europeia, 2010. *Política de Segurança e Defesa Comum* [Em linha]. Disponível em: http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0026_pt.htm, [Acedido em 12 Nov.2017].
- União Europeia, 2011. *European Security Strategy* [Em linha]. Disponível em: http://europa.eu/legislation_summaries/foreign_and_security_policy/cfsp_and_esdp_implementation/r00004_en.htm, [Acedido em 12 Nov. 2017].
- União Europeia, 2018a. A UE em poucas palavras [Em linha]. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/eu-in-brief_pt [Acedido em 20 Nov.2017].



União Europeia, 2018b. Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) [Em linha]. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_pt, [Acedido em 15 Abr. 2018]

União Europeia, 2018c. Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (Frontex) [Em linha]. Disponível em: https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/frontex_pt , [Acedido em 15 Abr. 2018]

Wellington, Centre for Strategic Studies [Em linha]. Disponível em: <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1087&context=lawpapers>, [Acedido em 18 Nov. 2017]

Xavier, A. I., 2010. A União Europeia e a Segurança Humana: um actor de gestão de crises em busca de uma cultura estratégica? Análise e considerações prospectivas. Dissertação de Doutoramento em Relações Internacionais (especialização em Estudos Europeus). Universidade de Coimbra.



Anexo A — Non-Paper de 14 de fevereiro de 2014 da DGPDN

Position paper

**Contribution of Portugal to the drafting of the
European Maritime Security Strategy**

Introduction

The European Council held in December of 2013 set the ambitious goal of drafting an EU Maritime Security Strategy (EUMSS) by June 2014, striving towards a Common Security and Defence Policy with increased effectiveness and impact. In order to contribute to the reflections of fellow Member States, as well as the preparation of the joint Communication by the Commission and the High Representative, Portugal would like to set forth its contribution for the debate on the Strategy.

As a State with significant maritime and marine interests, Portugal is especially aware of the security challenges that Europe faces in this domain. At sea, internal and external security are intrinsically linked. The EUMSS should therefore build upon the European Security Strategy (ESS) and consider links with the Integrated Maritime Policy (IMP). The EU should seek to define a common view, with a comprehensive approach to these issues.

Key Elements

There are key elements that Portugal believes must be taken into account when conceiving the Strategy, namely:

- i) Respect for International Law, in particular the United Nations Convention on the Law of the Sea;
- ii) The principle of subsidiarity;
- iii) The importance of the Atlantic Ocean;
- iv) Strengthening cooperation between Member States, the EU, and their agencies;



- v) Multilateralism and complementarity with other international organisations, such as the United Nations, the International Maritime Organisation (IMO) and NATO;
- vi) A cost-effective approach.

Strategic Guidelines

In a changing geopolitical context, maritime security is increasingly vulnerable. The European Union and its Member States face a number of existing and new challenges on their maritime borders, from a shift in global maritime power to the emergence of non-state actors, which threaten security and put the law of the sea to the test. On one hand, we are confronted with a new strategic environment in a globalised economy with challenges stemming from the rise of new powers, the economic crisis, and the reduction of defence budgets by EU Member States. On the other hand, piracy and terrorism can have damaging consequences on trade at sea, causing significant monetary losses and fatalities, while climate change might lead to disputes over trade routes, maritime areas and resources which were once unreachable.

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) sets out the legal framework for all types of uses and activities carried out in the oceans and seas, and its contribution to the peaceful resolution of maritime disputes and the strengthening of peace, security and cooperation among nations should be emphasized. The rights and obligations enshrined in this Convention are therefore essential for the consideration of any maritime strategy.

In order to guarantee that an EU response brings added value when facing common threats, the **principle of subsidiarity** should underlie the EUMSS. Member States are responsible for the security of their citizens and



territories, including in maritime areas where they exercise sovereignty and jurisdiction, such as Exclusive Economic Zones and extended Continental Shelves. However, we have much to gain from cooperation towards common goals in the Union. An EU-wide strategy would also benefit social and economic interests such as the protection of ships, trade, and critical maritime infrastructure. The ever more complex challenges we face in this domain are increasingly transnational, making them the common responsibility of all Member States.

The clear definition of competencies between the EU and Member States' agencies, should be a common goal. The EUMSS is an opportunity to direct better coordination between relevant structures, improving their coherence, cooperation and effectiveness rather than creating new entities.

Bearing this in mind, the EUMSS must give preference to the EU's vicinity and take into account the rising importance of the **Atlantic Ocean**, the only body of water that links all European coasts. Economically, the World's leading maritime routes pass through the Atlantic. For instance, Atlantic waters under Portuguese jurisdiction are already a route for 53% of the EU's foreign trade, and factors such as the expansion of the Panama Canal, economic growth in the South Atlantic, and increased trade with North America are expected to increase transatlantic trade.

Beyond Europe's coasts, the Atlantic also harbours many threats to our common interests, such as piracy, armed robbery at sea and illicit trafficking, as is presently the case in the Gulf of Guinea. The EUMSS should enable a broad view, keeping in mind that areas of future instability in the Atlantic will most certainly be a matter of concern for the EU and require a concerted effort.



The EUMSS should leave margin for the EU to act in regions and on matters which may experience currently unforeseeable security threats.

Threats and Challenges

Security threats at sea encompass the maritime dimension of general threats identified in the ESS, such as terrorism, the proliferation of weapons of mass destruction, regional conflicts, State failure, and organised crime. There are also other important maritime threats that warrant recognition in the EUMSS, like piracy, drug and human trafficking, armed robbery at sea, illegitimate exploration and exploitation of resources, threats to the marine environment, deriving from deliberate human actions or from accidents at sea, and conflicts due to competing maritime territorial claims.

Although the nature of these threats is indeed varied, they all endanger common interests. The recognition of these threats under the EUMSS would allow for a holistic approach by the EU and its Member States in the future. It is important to note that we must strike a balance between Member States' responsibilities and the benefits of common action in order to tackle these threats effectively.

Response and Means

When addressing maritime threats, **the Union and its Member States should strengthen cooperation**, going beyond crisis response in order to include prevention, preparation, and stabilization (the whole conflict cycle), and using all of the instruments at their disposal, such as development and humanitarian aid, diplomacy, military, civilian crisis response, and trade, within a comprehensive approach. The nexus between security and development is an essential part of this approach.

Due to the fact that conflict prevention is preferable to crisis response, the EUMSS should consider the economic, social, political and environmental



causes of conflict, paying particular attention to the policies of third states in their coastal and maritime areas. In this context, particular consideration should be given to fragile states, where Security Sector Reform, including capacity building, may be considered. In the EU's Neighbourhood, the possibility of cooperation on combating pollution and guaranteeing maritime search and rescue should be explored.

Actions under the EUMSS and Crisis Response should be considered on a case-by-case basis, avoiding overlaps with Member States' bilateral actions, and taking into account the work of third states and international organizations.

Multilateralism and complementarity with other International Organizations, such as the United Nations and its Agencies, are important guiding principles in the EU's CSDP. The International Maritime Organization has a particularly important role in promoting the safety and security of shipping and the prevention of marine pollution, through the conventions adopted within its framework. Inescapable links warrant due consideration for NATO's Alliance Maritime Strategy, as well.

When dealing with threats beyond Member States' borders, the EU should promote local ownership, through capacity-building, training, mentoring, and the sharing of best practices. These measures would prove themselves **cost-effective** in the medium to long term.

The EUMSS can build on the EU's Integrated Maritime Policy in what regards maritime surveillance, linking the internal and external dimensions of the EU's policy through greater communication among agencies of the Union and Member States. This would promote greater efficiency and a common approach to maritime security threats in areas beyond Member States' sovereignty and jurisdiction.



Information sharing, creation of an interconnected network of maritime surveillance, and the optimization of critical resources can be just as useful externally as it is within the EU. The creation of a common database of maritime security threats should be considered.

The synergies between civil and military means are especially important in the maritime domain. Also, the presence of naval resources in maritime areas of interest helps to reduce potential conflicts and offers a progressive response to different types of incidents. Pooling and sharing can be considered in this domain, in order to maximize the potential of these assets.



Anexo B — Apontamento sobre a EMSUE do Ministério da Defesa Nacional



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Apontamento

Serviço: DGPDN/DPED

Data: 09/12/2013

Assunto: Estratégia Europeia de Segurança Marítima

Aspetos que Portugal deverá defender aquando da elaboração do documento da EMSS

- ❖ Sendo a União Europeia reconhecida internacionalmente como um espaço na vanguarda da defesa e da partilha dos princípios e valores da democracia e do Direito, a Estratégia Europeia de Segurança Marítima deve respeitar o primado do Direito Internacional, a Carta das Nações Unidas e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
- ❖ O desenvolvimento de uma EMSS implica o estabelecimento de um processo de partilha de informação no âmbito da vigilância marítima. Processo este, que só será real e efetivo, se pautado por uma absoluta transparência, confiança e cooperação entre os Estados-Membro.
- ❖ A implementação de uma EMSS terá forçosamente de implicar uma otimização da articulação entre as atuais estruturas da UE de modo a que se garanta a necessária direção política no estabelecimento de prioridades e na aglutinação de esforços em áreas onde os EM, por si só, não poderão prover as necessidades, como por exemplo o desenvolvimento de uma rede de satélites de vigilância.

Quais os Benefícios	Quais as Desvantagens
A EMSS como um documento enformador de um conjunto de regras que defendam as médias potências face aos países de maior dimensão.	Trazer para a atualidade a vastidão e valor da área marítima nacional sem que Portugal esteja preparado para mostrar que tem meios credíveis para a controlar.
Que Potencialidades	Que Vulnerabilidades
Vastidão da área à nossa responsabilidade. Vocação marítima de Portugal.	Falta de meios. Conjuntura financeira desfavorável ao investimento.
Principal risco: Perda de soberania.	



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Para que Portugal possa ter credibilidade a defender as suas posições no âmbito da EMSS, importa:

- ❖ Garantir uma maior articulação entre as entidades, estruturas e meios já existentes no nosso País.
- ❖ Rever a LPM, fazendo transparecer como prioritário o desenvolvimento de capacidades na área da vigilância e segurança marítima.
- ❖ Participar nos principais projetos liderados pela EDA, no âmbito do Pooling and Sharing, com valências nesta área, nomeadamente redes de troca de informação (MARSUR) e satélites.